

再 評 価 調 書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>こまつばらかいどう</small> 小松原街道線 <small>はまみち</small> (浜道工区)					
事業箇所	愛知県豊橋市 <small>あけぼの</small> 曙町～豊橋市 <small>はまみち</small> 浜道町					
事業のあらまし	<p>都市計画道路 <small>こまつばらかいどうせん</small> 小松原街道線は、豊橋市の中心市街地と市の南部を結ぶ主要な南北軸であり、一般県道 <small>とよはしかんじょうせん</small> 豊橋環状線から主要地方道 <small>ひがしみかわかんじょうせん</small> 東三河環状線と交差し、国道 23 号 <small>めいほうどうろ</small> (名豊道路) まで至る幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は、朝夕ピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生しており、主要渋滞区間に選定されている。また、事業区間には歩道がなく、自動車交通と歩行者・自転車交通が混在しており、危険な状況である。</p> <p>このため、「市街地の交通円滑化」「歩行者・自転車の安全確保」を主な目的として、道路整備を実施するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（市街地の交通円滑化）</p> <p>② 交通事故対策の推進（歩行者・自転車の安全確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移		事前評価時 (2014 年度)	再評価時 (1 回目) (2019 年度)	再評価時 (2 回目) (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2015～2021	2015～2021	2015～2030	用地交渉の長期化	
	事業費（億円）	13.0	11.0	20.4		
	経費内訳	工事費	2.0	1.4	2.1	資材価格・労務費の増 (+0.7 億円)
		用補費	10.0	8.6	16.8	補償方法の大幅な変更等 による増 (+8.2 億円)
		その他	1.0	1.0	1.5	労務費の増 (+0.5 億円)
事業内容	道路整備 延長 L=700m 幅員 W= 20m 2車線	道路整備 延長 L=480m 幅員 W= 20m 2車線	道路整備 延長 L=480m 幅員 W= 20m 2車線			

II 評価

① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>① 豊橋市の南方方向の交通円滑化                  豊橋市の中心市街地と市の南部を結ぶ主要な南北軸であるが、混雑度が1.18、交通量が16,665台/日（H22 センサス）と慢性的な渋滞が発生しており、交通の円滑化が求められている。</p> <p>② 交通安全対策の強化                  近隣には幸<sup>みゆき</sup>小学校及び高師台<sup>たかしだい</sup>中学校があるが、現道に歩道がないため事業区間を避けるように通学路が指定されている。また、沿道には商業店舗や住居が林立しており、歩行者等の通行も見込まれる。</p> <p><b>【再評価時（1回目）の状況】</b>                  本路線の交通量は16,338台/日（H27 センサス）となっており、沿道施設の立地状況に大きな変化がないことから、必要性に大きな変化はない。</p> <p><b>【再評価時（2回目）の状況】</b></p> <p>① 市街地の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間は依然として主要渋滞区間に選定されており、必要性は変わらない。</li> <li>・旅行速度は低下しており、必要性は変わらない。                      （旅行速度：H27 センサス：15.6km/h→R3 センサス：13.8km/h）                      （交通量：H27 センサス：16,338台/日→R3 センサス：15,276台/日）</li> </ul> <p>② 歩行者・自転車の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間は歩道がなく、路肩を歩行者や自転車が通行している。自動車交通量が多い道路にも関わらず、自動車交通と歩行者・自転車交通が混在している。</li> <li>・近隣には幸<sup>みゆき</sup>小学校及び高師台<sup>たかしだい</sup>中学校があるが、現道に歩道がないため事業区間を避けるように通学路が指定されている。また、沿道には商業店舗や住居が林立している。</li> <li>・2019年から2022年までの4年間で5件の事故が発生している。うち2件は歩行者又は自転車に対する事故であり、交通事故対策の必要性は変わらない。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b>                  大きな変動要因はない。</p>
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。                  B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。                  C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。                  ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p><b>【理由】</b>                  当該事業区間の混雑状況や沿線施設の立地状況に事前評価時から大きな変化はなく、歩行者と車両の分離による安全な通行空間を確保する本事業の必要性は依然として高いため。</p>



③事業の効果の変化

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】  
 ・本事業は、歩道設置を主とした事業であり、自動車交通の交通量推計条件に変化が生じないため、費用対効果の分析は行わない。  
 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】  
 -  
 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】  
 -  
 【変動要因の分析】  
 -

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】  
 ・一定規模(街路事業においては事業費15億円)未満の事業に該当したため、対象外となる。  
 【再評価時(1回目)の状況】  
 ・一定規模(街路事業においては事業費15億円)未満の事業に該当したため、対象外となる。  
 【再評価時(2回目)の状況】  
 ・貨幣価値化困難な効果としては、「②地域の活性化」「⑥交通事故対策の推進」が期待できる。  
 ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.73である。

●貨幣価値化困難な効果 評価基準表(②歩道(自歩道)の新設・拡幅【街路事業】)

達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点		
1 高 あ い ち を	②地域の活性化	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ b) 集約型まちづくりの実現に資与する                             <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する。</li> <li>□ 市街地再開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する。</li> <li>■ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する。</li> </ul> </li> </ul>	MAX3 3 2 1	1		
	合計			3		1	
2 あ い ち を 守 る	⑥交通事故対策の推進	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ a) 事故多発箇所での事故数削減に資与する                             <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 事故危険箇所、緊急事故多発交差点、死傷事故率が500件/億台キロ以上の区間など交通事故の危険性が非常に高い箇所を含む区間における交通安全対策事業に該当する</li> <li>□ 死傷事故率が200~500件/億台キロの区間など、交通事故の危険性が高い区間における交通安全対策事業に該当する</li> <li>■ 死傷事故率が200件/億台キロ未満の区間における交通安全性の向上に資する事業に該当する</li> </ul> </li> </ul>	MAX3 3 2 1	1		
			合計			3	1
			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる                             <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する</li> <li>□ 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する</li> <li>□ その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する</li> </ul> </li> </ul>			MAX3 3 2 1	3
			合計			3	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される                             <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 計画交通量20,000台/日以上3種道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。</li> <li>□ 計画交通量4,000~20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000~10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。</li> <li>□ 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。</li> </ul> </li> </ul>			MAX3 3 2 1	3
			合計			3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される                             <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される</li> <li>□ DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される</li> <li>□ その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する</li> </ul> </li> </ul>			MAX3 3 2 1	3			
合計			3		3		
総合計				12	10		
評価値				0.73			

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和6年2月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

-

判定	A	<p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
	【理由】	<p>・貨幣価値化困難な効果の評価値について、0.6を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</p>
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・旅行速度、交通量（歩行者・自転車）、安全性の改善状況（アンケート調査等）</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>都市計画道路小松原街道線の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p> <p>附帯意見として、駐車場など一見用地のみと思われる案件についても、補償が必要でないかを事前に十分検証し、事業着手後の大幅な事業費増や期間延伸の防止に努めること。</p>		
VI 対応方針		
事業継続		